

## COMMISSIONI RIUNITE

### TRASPORTI (X) - LAVORO (XIII)

V.

### SEDUTA DI VENERDÌ 10 APRILE 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **SAMMARTINO**

#### INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	23
<b>Disegno e proposta di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione. (609);	
GUADALUPI ed altri: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie in regime di concessione. (341) . . . . .	23
PRESIDENTE . . . . .	23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39
ROBERTI . . . . .	24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 39
COLASANTO, <i>Relatore per la X Commissione</i> . . . . .	25, 33, 38
SABATINI . . . . .	25, 29, 30, 35
ABENANTE . . . . .	25, 28, 29, 30, 31, 32, 39
DI MAURO LUIGI . . . . .	25, 28, 32, 35, 36, 37
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i> . . . . .	26, 27, 28, 30, 31, 32, 35, 37, 38, 39
MANCINI ANTONIO. . . . .	28, 37, 39
CALVI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i> . . . . .	28
SCALIA . . . . .	29, 35, 36, 37
MALFATTI FRANCESCO . . . . .	30, 32
RUSSO SPENA . . . . .	30
VERONESI . . . . .	35

#### Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Amodio, della X Commissione, e Marotta Vincenzo, della XIII Commissione.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione (609); e della proposta di legge d'iniziativa del deputato Guadalupi ed altri: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie in regime di concessione (341).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: La regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione; e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Guadalupi, Abate, Di Piazza, Di Vagno, Fabbri Riccardo, Lenoci, Macchiavelli, Mancini Giacomo, Raia, concernente anch'essa la regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie in regime di concessione.

Come i colleghi ricordano, è stato preso a base dell'esame degli articoli il disegno di legge governativo. Questa mattina dovremmo con la migliore buona volontà portare avanti detto esame, in quanto il provvedimento è atteso da larghe categorie.

Gli onorevoli colleghi hanno davanti a loro il testo formulato dal Comitato ristretto, nel quale sono sottolineate le parti di cui è stata concordata la modifica, mentre per le

**La seduta comincia alle 9,55.**

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario della X Commissione*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

parti non modificate si rinvia al testo originale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, possiamo senz'altro passare all'esame dei singoli articoli.

Do prima, però, la parola all'onorevole Roberti, che ha chiesto, appunto, di parlare prima di iniziare detto esame.

ROBERTI. Prima che si proceda all'esame degli articoli e degli emendamenti, debbo richiamarmi alle osservazioni che ebbi l'onore di fare all'inizio di questa discussione. *In limine litis*, quando presi visione di questo provvedimento, avanzai talune riserve, pregando il Governo e il Relatore di considerarle. Le riserve sono, diciamo così, in ordine costituzionale. Innanzi tutto c'è una considerazione di fondo, riguardante la legge 23 ottobre 1960, n. 1369, che vieta in modo tassativo l'appalto di lavori e che viene quindi a considerare, come presupposto di questo divieto, illegittimo sotto il profilo fondamentale del nostro ordinamento giuridico questo appalto di lavoro. Ora col disegno di legge in esame si viene a legiferare in senso diametralmente opposto a quella legge precedente al principio da essa stabilito. Quella agli articoli 1 e 3 regolava anche la possibilità che permanessero, malgrado la legge, delle situazioni irregolari e le disciplinava nell'unico modo possibile, vietandole cioè tassativamente e disponendo che tutti i dipendenti i quali fossero rimasti nella forma di appalto di lavoro, dovessero essere automaticamente assunti dalle imprese come diretti dipendenti. Tanto è vero che ci sono stati e ci sono dei giudizi e delle vertenze.

Ora mi sembra molto strano nei confronti di un ordinamento giuridico, che a tre anni di distanza si vada a legiferare considerando legittimo quello che nella legge precedente era considerato illegittimo. Sarebbe una abrogazione tacita del principio stabilito con la legge n. 1369? Oppure una deroga? Ciò sarebbe tanto più grave, in quanto in questa legge non c'è neppure il riferimento alla legge n. 1369 e manca l'indicazione che si tratta di una deroga.

Inoltre con questo disegno di legge si viene a regolare la posizione di questi dipendenti in maniera peggiore di come era regolata nella legge n. 1369. È una posizione contraria a quella che è l'impostazione generale del nostro ordinamento giuridico in materia di rapporti di lavoro, per cui non si può peggiorare con leggi o regolamentazioni successive le situazioni giuridiche e contrattuali già raggiunte.

Questa è una riserva di fondo che attiene al merito della legge, che considero peggiorativa di fronte al principio generale dell'ordinamento giuridico che deve camminare su basi fondate, in modo da dare la certezza del lecito e dell'illecito. Questo viene a mancare se con un provvedimento si considera illecita una attività e con un altro si crea quanto meno una pericolosissima confusione nel diritto e quindi nella prassi e nella esecuzione della norma giuridica.

A queste considerazioni di fondo debbo aggiungere un'altra più strettamente giuridica. È quella relativa all'articolo 6 del disegno di legge, che stabilisce le attribuzioni per il personale delle assuntorie. Né le modifiche che si propongono all'articolo 6 mutano sostanzialmente il testo originario.

In merito a questa particolare norma debbo fare un rilievo molto grave di ordine costituzionale. La nostra Costituzione demanda alle Organizzazioni sindacali la possibilità di pattuizioni contrattuali collettive, che abbiano un valore obbligatorio nei confronti degli iscritti e dei non iscritti, nei termini e con le precise disposizioni stabilite dall'articolo 39 della nostra Costituzione. Cioè si prescrive che le Organizzazioni sindacali debbano ottenere il riconoscimento giuridico, e, dopo avere ottenuto questo riconoscimento, debbono creare tra di loro una specie di comitato unitario che in base alla maggioranza dei singoli pesi specifici andrà a pattuire con le controparti i contratti di lavoro. Soltanto in questo modo la Costituzione prevede che le Organizzazioni sindacali possano elaborare per tutti gli appartenenti alla categoria una determinata pattuizione. Viceversa noi, con una legge ordinaria, andiamo ad affidare alle Organizzazioni sindacali non riconosciute — quindi fuori dei limiti e dei vincoli della Costituzione, anzi contro il sistema stabilito dalla Costituzione — un potere di pattuizione sindacale che la Costituzione alle associazioni sindacali come tali non riconosce.

Come si deve intendere allora questa norma? Che questi organismi sindacali stipulino soltanto per i loro iscritti o anche per i non iscritti? Se fosse soltanto per i loro iscritti, non sarebbe una legge, perché non riguarderebbe tutti i cittadini, bensì una parte dei cittadini; se fosse invece per tutti, andremmo contro la Costituzione e quindi ci esporremo alla critica di incostituzionalità di questa legge alla prima vertenza che sorgesse tra un singolo lavoratore e un singolo datore di lavoro. Comunque, sapendo che agiamo contro

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

la Costituzione, credo che non potremmo neppure legiferare.

Debbo aggiungere un'altra considerazione di merito in relazione a questa norma, sempre in base al principio generale del nostro ordinamento in materia di lavoro, che cioè non si possano peggiorare le condizioni dei lavoratori. Se cioè in relazione alle norme della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, che vietava gli appalti di mano d'opera, questi appalti vengono in via d'eccezione consentiti in base a questo disegno di legge, si deroga alla legge del 1960. Però le condizioni di questi lavoratori non possono essere inferiori alle condizioni dei dipendenti di imprese per analoghi lavori e dei dipendenti delle ferrovie dello Stato, dal momento che abbiamo questo parametro.

Questa è una considerazione di merito, che mi riservo di sviluppare in sede di esame degli articoli, ove mai si dovesse giungere all'esame degli articoli.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Desidero fare osservare all'onorevole Roberti che proprio per le considerazioni fatte da lui e da altri nella scorsa legislatura non è stato possibile, da sei anni in qua, approvare questa legge, lasciando i prestatori d'opera interessati in balia dei loro datori di lavoro e senza i benefici che potevano avere sin d'allora e che attualmente potevano essere migliorati. D'altra parte è doveroso riconoscere che il lavoro degli assuntori presenta caratteristiche particolari: per cui è facile da un lato non negare che si tratta di un appalto d'opera, ma dall'altra sostenere che si tratta di una forma pura e semplice di appalto di mano d'opera. In realtà credo che si sia nel vero quando si afferma che si tratta di una forma ibrida e anomala. In linea di massima quindi, in assenza di una precisa normativa, conviene regolarsi partendo dalle situazioni attuali e tenendo sempre presente, come punto di riferimento, il corrispondente trattamento in vigore nelle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda l'ultima obiezione sollevata dal collega Roberti in merito a chi deve regolare i patti di lavoro, sarei disposto ad accettare qualche emendamento inteso a chiarire meglio che debbano trattare le associazioni sindacali di categoria agenti sul piano nazionale. In una situazione di questo genere, la cosa migliore, secondo me, sarebbe quella di demandare le trattative direttamente alla competenza dei sindacati di categoria, dei datori di lavoro e dei prestatori d'opera.

Infine, l'eccezione di incostituzionalità non la ritengo valida. Non sono un costituzionalista; ma qui mi sembra evidente che si tratta più che altro di approvare una legge per regolare certi rapporti esistenti in un settore del tutto particolare che male inquadra, o male delimita, per i motivi che tutti conosciamo, la categoria dei prestatori d'opera.

SABATINI. Mi rendo conto dei motivi che hanno ispirato le critiche dell'onorevole Roberti, le quali hanno senza dubbio un valido fondamento. Mi domando perciò se non sia il caso che si cerchi di risolvere il problema con l'introduzione di una norma di deroga.

ABENANTE. Per carità! Con tante vertenze già in corso ciò significherebbe condannare in partenza i lavoratori.

DI MAURO LUIGI. Avevamo già sollevato il problema della incostituzionalità all'inizio della discussione e anche in sede di Comitato ristretto. Anzi proprio durante la discussione svoltasi nel Comitato ristretto ci è stato risposto che a dirimere la questione sarebbe stato sufficiente il parere, che era stato in precedenza chiesto, della Commissione Giustizia. Ma la Commissione Giustizia ha espresso un parere che noi non possiamo ritenere soddisfacente, affermando esso la piena legittimità del provvedimento.

A nostro modo di vedere, infatti, ci troviamo di fronte ad un provvedimento tutt'altro che legittimo perché esso costituisce una chiara violazione delle norme che disciplinano gli appalti, ribadendo la precedente violazione verificatasi per le assuntorie delle ferrovie dello Stato. Si dice che da anni gli interessati attendono una sistemazione, ma la verità è che questa sistemazione avrebbe dovuto essere data già da tempo sulla base delle norme vigenti. Così, mentre le ditte non hanno provveduto ad osservare la legge, noi ci accingiamo a dare una sanatoria agli inadempienti e a legalizzare quella inosservanza.

ROBERTI. In altri termini, da anni esiste una violazione che noi oggi legittimiamo con una legge di deroga!

DI MAURO LUIGI. Proprio così. Ora io dico: se vogliamo entrare nel merito, facciamo pure, ma in questo caso sarebbe quanto mai opportuno che le Commissioni riunite esprimessero un giudizio sulla validità del provvedimento anche perché, ripeto, ci troviamo di fronte ad un parere della Commissione Giustizia che, secondo noi, deve essere completamente disatteso.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Insomma, al punto in cui siamo, mi sembra che la questione più importante sia

la pregiudiziale posta dall'onorevole Roberti. Ora dobbiamo tutti riconoscere che come ho detto prima pregiudiziali del genere sono state numerose in passato; sono state sempre discusse, esaminate e sistematicamente respinte o accantonate, proprio perché alla fine si è finito col riconoscere che la situazione di queste assuntorie delle ferrovie secondarie è del tutto particolare. A me sembra che non possiamo sempre ricominciare daccapo a discutere le stesse cose.

PRESIDENTE. Effettivamente, già in precedenza in sede di discussione generale, il problema è stato molto dibattuto, e in certo modo superato con l'affidamento al Comitato ristretto del compito di procedere all'esame degli emendamenti presentati.

ROBERTI. Non vorrei che si equivocasse. Io ho ritenuto semplicemente, secondo quello che mi è sembrato mio stretto dovere, far presente alla Commissione che rappresenta il Parlamento e per giunta in sede legislativa, che corriamo il rischio di legiferare in contrasto con il sistema generale del nostro ordinamento giuridico, per la contraddizione esistente tra le norme che ci vengono proposte e quelle sancite dalla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, oltre che per il contrasto con una norma costituzionale e precisamente con l'articolo 39 della Costituzione.

Con questo, non intendo portare avanti — sia ben chiaro — nessuna battaglia. Credo che sia però mio dovere, avendo rilevato questi vizi e queste contraddizioni, fare presente tutto ciò.

Né credo mi si possa opporre che la Commissione abbia precedentemente esaminato e discusso il problema sia perché non mi consta che su questo si sia avuto un dibattito e tanto meno un voto, sia perché le eccezioni di incostituzionalità possono essere sollevate in qualsiasi grado della discussione e a maggior ragione quindi ora che ci troviamo in sede legislativa. In sintesi, quindi richiamo l'attenzione della Commissione sui seguenti due punti che secondo me non potrebbero consentire, ove non fossero sanati, l'approvazione del provvedimento: 1) vizio costituzionale specie per quanto riguarda l'articolo 6 del disegno di legge in relazione all'articolo 39 della Costituzione; 2) difetto grave di inquadramento nell'ordinamento giuridico perché con il provvedimento odierno si considererebbero lecite le pattuizioni e le situazioni che in linea generale il legislatore ha considerato illegittime con la legge del 1960.

Questo è un contrasto fondamentale. Il Parlamento è sovrano, può anche dire che è

lecito oggi ciò che fino a ieri ha definito un reato; però è bene mettere in evidenza che questa legge può provocare domani pericolose situazioni. E la legge del 13 ottobre 1960, n. 1369, che la Commissione Giustizia richiama, rafforza la mia tesi.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Le questioni sollevate dall'onorevole Roberti sono già state oggetto di animate e larghe discussioni nelle precedenti nostre riunioni, nonché in occasione della discussione svolta sull'argomento nella passata legislatura.

Dall'insieme della discussione odierna, si può desumere che ci si è trovati d'accordo nel ritenere questo degli assuntori, un tipo di contratto *sui generis*, un contratto atipico, che può rientrare tra quelli previsti dall'articolo 2222 del Codice civile. Questo parere della maggioranza della Commissione è confortato anche dal parere della Commissione Giustizia, la quale non ha ritenuto la nuova disciplina delle assuntorie in contrasto con la legge 23 ottobre 1960, n. 1369.

Quindi, se non v'è una preclusione formale, esiste una preclusione sostanziale alle eccezioni sollevate dall'onorevole Roberti, perché di esse la Commissione si è già resa conto e le ha superate. Poi, mi pare che anche sotto il profilo formale, possa affermarsi l'esistenza di una preclusione, perché, se è vero che le eccezioni di incostituzionalità possono essere sollevate in qualsiasi momento, è anche vero che non si può tornare in eterno sullo stesso argomento per adottare decisioni contrastanti.

Quindi, ritengo che la Commissione possa pronunciarsi in senso negativo e procedere oltre nell'esame del testo approvato dal Comitato ristretto, al quale, del resto, era stata demandata la questione principale di merito, dopo che era stata superata l'eccezione pregiudiziale ripetuta oggi.

Credo che non si debba parlare di incostituzionalità neppure per quanto riguarda la formulazione dell'articolo 6, perché, con la norma in esso contenuta, si è voluta sostituire alla volontà delle parti, la volontà delle associazioni che queste parti rappresentano; e in ogni caso la salvaguardia e la garanzia sono assicurate dal disposto in base al quale, in caso di disaccordo, sarà sempre l'Ispettorato della motorizzazione a determinare il canone in favore dell'assuntore.

Se qualche perplessità ancora sussiste, credo che, entrando nel merito dell'articolo 6, si potrà avviare ad essa, adottando una formula diversa: per esempio, stabilendo che il

canone viene determinato dall'Ispettorato della motorizzazione, sentite le associazioni di categoria.

Quindi chiedo che le eccezioni sollevate dall'onorevole Roberti siano respinte e si proceda nell'esame del testo.

ROBERTI. Adesso che ho davanti agli occhi il testo della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, debbo dire, senza più riserve, che, con tutto il rispetto per la Commissione Giustizia, non è possibile accettare il suo parere. L'articolo 1 della predetta legge recita infatti testualmente: « È vietato all'imprenditore di affidare in appalto o in subappalto o in qualsiasi altro forma, anche a società cooperative, l'esecuzione di mere prestazioni di lavoro mediante impiego di mano d'opera assunta e retribuita dall'appaltatore o dall'intermediario, qualunque sia la natura dell'opera o del servizio cui le prestazioni si riferiscono.

È altresì vietato all'imprenditore di affidare ad intermediari, siano questi dipendenti, terzi o società anche se cooperative, lavori da eseguirsi a cottimo da prestatori di opere assunti o retribuiti da tali intermediari.

È considerato appalto di mere prestazioni di lavoro ogni forma di appalto o subappalto, anche per esecuzioni di opere o di servizi, ove l'appaltatore impieghi capitali, macchine ed attrezzature fornite dall'appaltatore, quando anche per il loro uso venga corrisposto un compenso all'appaltante.

Le disposizioni dei precedenti commi si applicano altresì alle aziende dello Stato ed agli enti pubblici, anche se gestiti in forma autonoma, salvo quanto disposto dal successivo articolo 8.

I prestatori di lavoro, occupati in violazione dei divieti posti dal presente articolo, sono considerati, a tutti gli effetti, alle dipendenze dell'imprenditore che effettivamente abbia utilizzato le loro prestazioni ».

Mi pare che noi stessi, legislatori del 1960, più chiari non avremmo potuto essere. È evidente che noi ora ci troviamo di fronte ad una tassativa violazione di questa norma; e, anzi, vogliamo considerare la violazione come fonte di diritto e, addirittura, regolarla!

L'articolo 3 della stessa legge, poi, recita come segue: « Gli imprenditori che appaltano opere o servizi, compresi i lavori di facchinaggio, di pulizia e di manutenzione ordinaria degli impianti, da eseguirsi nell'interno delle aziende con organizzazione e gestione propria dell'appaltatore, sono tenuti in solido con quest'ultimo a corrispondere ai lavoratori da esso dipendenti un trattamento minimo inderogabile retributivo e ad assicurare

un trattamento normativo, non inferiori a quelli spettanti ai lavoratori da loro dipendenti.

La stessa disciplina si applica agli appalti concessi alle imprese che esercitano un pubblico servizio per le attività di esazione, installazione e lettura di contatori, manutenzioni di reti di distribuzione e di trasporto, allacciamenti, costruzioni di colonne montanti, impianti di apparecchi, reti a bassa tensione e attività similari.

Gli imprenditori sono altresì tenuti in solido con l'appaltatore, relativamente ai lavoratori da questi dipendenti, all'adempimento di tutti gli obblighi derivanti dalle leggi di previdenza ed assistenza ».

Non ho bisogno di commentare questo articolo per concludere che, innanzitutto, non possiamo ritenere valido il parere della Commissione Giustizia, che considera questo lavoro diverso da quelli tassativamente elencati ed indicati nell'articolo 1; e tanto meno possiamo applicare a questi lavoratori un trattamento retributivo che, posto che volessimo legittimare la violazione e considerare anzi la violazione di un obbligo fonte di diritto, fosse inferiore a quello che la legge stessa prevede nei confronti dei lavoratori citati negli articoli di legge di cui ho dato testé lettura. Questo, a prescindere dall'eccezione di incostituzionalità riguardante l'articolo 6, eccezione che a mio avviso rimane valida malgrado i chiarimenti forniti dal Sottosegretario, perché la legge è fatta per tutti i cittadini e non per una parte sola di essi.

Ora io ho il dovere di far presente questa eccezione. Rimane alla responsabilità del Presidente della Commissione e della Commissione nel suo insieme di farne il conto che credono.

PRESIDENTE. Debbo ricordare ai colleghi che in sede di discussione generale nella Commissione in sede deliberante questi argomenti furono ampiamente svolti, trattati, e, a quanto ricordo, definiti.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. In aggiunta alle brevi dichiarazioni che ho già fatte, richiamo l'attenzione dell'onorevole Roberti su una questione strettamente giuridica. La lettura che egli ha fatto della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, è esatta, però presuppone delle ipotesi di fatto diverse da questa. Questa non è una forma di contratto di appalto, come è previsto nella legge del 1960, ma è un contratto d'opera previsto dal Codice. Manca a questa forma di contratto una delle caratteristiche essenziali dell'appalto, cioè il rischio.

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

ROBERTI. Nell'appalto di mano d'opera il rischio è costituito dal rendimento del lavoro e dalla forma di retribuzione del lavoro. Non è un'impresa commerciale, che ha il rischio sulle vendite o non vendite.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il rischio manca completamente!

ROBERTI. La questione ha fatto oggetto anche di dibattito giudiziale e ci sono decisioni pro e contro.

MANCINI ANTONIO. Ritengo che la questione posta dall'onorevole Roberti possa essere risolta soltanto con l'esplicita dichiarazione che effettivamente si tratta di un ordinamento giuridico che deroga in parte dai principi della legge 23 ottobre 1960, n. 1369. Ritengo però che in tale legge si trovi un addentellato che in qualche maniera può giustificare questa deroga, poiché già la legge prevedeva una deroga, in quanto all'articolo 5, dove sono indicati i casi in cui non si applicano le disposizioni dell'articolo 3, sono riportati casi di prestazioni discontinue o saltuarie.

DI MAURO LUIGI. Ma queste non sono discontinue.

MANCINI ANTONIO. Nel capoverso è detto che le norme non si applicano agli appalti per la gestione di posti telefonici pubblici. Io ritengo che il carattere che spesso si riscontra nelle prestazioni delle assuntorie sia assimilabile a quello dei posti telefonici pubblici, in cui non si è impegnati tutta la giornata nell'attività lavorativa, ma in cui tuttavia la presenza deve estendersi a tutta la giornata. L'assuntore di un passaggio a livello, se nel passaggio a livello passano, per esempio, quattro treni al giorno, è impegnato per tutta la giornata, ma ha la possibilità di svolgere altra attività lavorativa. Lo stesso si verifica in altri casi analoghi. Quando il legislatore nella legge del 1960 introdusse la norma, lo fece proprio per questi casi. Non si può certamente dare la retribuzione intera per un lavoro che, pur vincolando la persona alla presenza per tutta la giornata, tuttavia impegna l'individuo per un tempo molto limitato, cosicché egli ha la facoltà di organizzare la propria attività in modo da poter produrre altro reddito eseguendo un altro lavoro.

Questo credo che sia un caso analogo.

In merito all'eccezione di incostituzionalità, ritengo che nel campo del diritto sindacale si sia in fase evolutiva e che le norme della Costituzione siano di carattere più indicativo che normativo, almeno in questo campo.

Penso perciò che l'onorevole Roberti potrebbe ritirare questa obiezione pregiudiziale, poiché il meglio è nemico del bene e in questo caso, se noi trascuriamo di arrivare alla conclusione dell'*iter* di questo disegno di legge, non produciamo certo un effetto positivo, né per l'organizzazione di questi servizi né per i prestatori d'opera applicati alle assuntorie.

ABENANTE. Dobbiamo lasciare la completa libertà agli interessati di svolgere le proprie liti giudiziarie e al magistrato la possibilità di decidere. I giudizi già sono in corso e sorgeranno una serie di discussioni. Ogni riferimento significa peggiorare la situazione. Noi ci rendiamo conto della ragione per cui il Governo sostiene questa legge. Abbiamo il triste precedente della regolamentazione delle assuntorie delle ferrovie dello Stato, che ha aperto una breccia attraverso la quale passa oggi questo provvedimento e ne passeranno altri, che di fatto annullano la legge n. 1369 coi benefici limitati che essa aveva potuto dare ai lavoratori. Per questi motivi noi appoggiamo l'eccezione, salvo poi, nel merito, a batterci per migliorare i vari articoli della legge.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Si insiste sulla questione della costituzionalità e sul contrasto con le norme della legge 23 ottobre 1960, n. 1369. Si è discusso e mi rendo conto che si possa ancora a lungo discutere sui pro e sui contro. E anche noi, a conforto della nostra tesi, tra gli altri argomenti, potremmo lanciare sul tavolo della discussione un parere fornito in un tempo non sospetto dell'allora ministro del lavoro Bertinelli; ma la verità è che in questa materia l'unico mezzo per andare avanti è soltanto il buon senso. Vogliamo parlare di problemi costituzionali? Sia pure, ma in tal caso lasciamo tutto alla libera trattativa, cosa che nemmeno voi volete?

ROBERTI. Sarebbe come dire di volere regolare un rapporto senza regolarlo!

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Non sono un costituzionalista e nemmeno un giurista; però, tra costituzionalisti e giuristi da sei anni a questa parte si è sempre parlato di questa situazione senza mai risolverla.

ABENANTE. In tanti anni però il Governo avrebbe potuto risolverla dando attuazione alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369!

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Ma la questione è diversa! Si tratta di vedere se dobbiamo continuare o meno a discutere i vari dubbi circa la costituzionalità del provvedimento o

altri contrasti. Certo, dubbi ve ne sono ma non stanno soltanto da una parte e se essi ad un certo punto non vengono superati non vedo come sia possibile concludere qualche cosa.

SCALIA. Ho la sensazione che ormai la discussione duri da troppo tempo; e non vorrei che ci trovassimo nella situazione descritta da un noto proverbio per cui mentre il medico studia il malato se ne va. Da parte dell'opposizione viene chiesta con insistenza l'applicazione della legge 23 ottobre 1960, n. 1369. Evidentemente si tratta di una vecchia illusione (anche da parte mia) nel senso che quando è stata approvata quella legge molti hanno creduto, me compreso, che in tal modo il problema fosse definitivamente risolto. In realtà non è stato così perché quanto meno la giurisprudenza si è espressa in maniera dubbia e difforme tanto da non consentire l'acquisizione di un orientamento costante e sicuro, codificando, per così dire, uno stato di incertezza che va tutto a detrimento degli interessati.

Quindi ammesso che l'ottimo, sempre nemico del buono, fosse rappresentato dall'applicazione della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, non vi è dubbio che al di là dell'affermazione dialettica di questo nostro desiderio purtroppo si urterebbe contro una realtà cosparsa di incertezze e di dubbi. Di fronte a questa realtà che abbia ragione l'onorevole Roberti, il giudice A o il giudice B, che si tratti di contratto d'opera che vi sia o meno l'elemento del rischio, quale ne sia la natura, ecc., tutto questo diventa pura accademia, nel senso che ci fa onore come studiosi di problemi giuridici ma che in pratica ai lavoratori non serve a nulla, anzi li danneggia perché li continua a lasciare in uno stato di perpetua incertezza.

Ora noi ci troviamo di fronte ad un testo di legge che pur non soddisfacendo del tutto i lavoratori rappresenta pur sempre qualche cosa di positivo. Ed io che ho ascoltato in questa materia le Organizzazioni sindacali di mia parte posso affermare che moltissimi di fronte all'alternativa del nulla o dell'incertezza attuale, preferiscono questa soluzione. Lei può ben sorridere, onorevole Roberti, ma perché questo sorriso possa avere un senso mi dovrebbe spiegare come lei crede di superare questo stato di incertezza.

ROBERTI. Chiarendo i dubbi e affermando che questo tipo di rapporto si inquadra perfettamente, perché così è, tra quelli fissati dalla legge n. 1369 del 1960.

SCALIA. Evidentemente, se questa fosse la soluzione e noi non l'avessimo scoperta

fino ad oggi la cosa sarebbe veramente enorme e saremmo davvero sbalorditi di fronte all'onorevole Roberti che scopre di nuovo l'uovo di Colombo. Che cosa ha impedito in realtà l'applicazione della legge n. 1369? Evidentemente, in prima linea motivi di ordine economico e finanziario. La soluzione Roberti è di una semplicità estrema ma altrettanto semplice ed estremi sono gli ostacoli contro cui, purtroppo, essa urta. È chiaro, infatti, che il giorno in cui si applicasse la legge n. 1369 sorgerebbero oneri tali da indurre il Governo ad aumentare i canoni in misura notevole e a rinviare il provvedimento alla Commissione Bilancio per la concessione di nuovi fondi. E poiché tutti sappiamo che la copertura non esiste, seguire questa strada sarebbe come combattere contro i mulini a vento, mentre i lavoratori continuano ad aspettare.

Ecco perché, a mio parere, pur non recando questo testo di legge gli elementi della perfezione e dell'ottimo, preferirei che venisse approvato perché esso offre quel minimo di certezza di diritto ponendo termine ad una situazione che deve ormai finire.

Se si va a consultare gli atti della Commissione, si può riscontrare che io ho chiesto a suo tempo di conoscere i motivi per cui non si applicava la legge n. 1369 e che l'allora Sottosegretario Cappugi mi rispose che in questo caso, a parte i dubbi di carattere giuridico, sarebbero insorti per le aziende concessionarie oneri tali da porre in crisi il settore.

ABENANTE. Ma perché le norme si debbono applicare ai privati e non alle amministrazioni pubbliche?

SCALIA. Quando abbiamo approvato la legge n. 1369, proprio chi vi parla ha condotto in proposito una lunga battaglia.

SABATINI. Mi rendo conto della situazione, ma non v'è dubbio che siamo tutti animati dal desiderio di trovare una soluzione. Sorgono però due problemi: un problema, sollevato dall'onorevole Roberti, riguarda la definizione di questo rapporto di lavoro. Ora a mio avviso, si può anche fare la legge senza una precisa definizione, però credo che si dovrebbe, per lo meno, fare un qualche riferimento, al fine di superare questa preoccupazione.

Vi è, poi, il problema della costituzionalità, ma anche in questo caso può essere trovata una forma per superarlo, evitando il sorgere di quei grossi problemi ai quali si riferisce l'onorevole Roberti. Occorre, in sostanza, trovare una formula giuridica che ci consenta di coordinare le due leggi...

V LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

ABENANTE. E che non danneggi i lavoratori. Altrimenti, preferiamo che tutto resti allo stato attuale.

SABATINI. È evidente. Dobbiamo perciò fare un lavoro di coordinamento delle due leggi.

Vorrei pregare il Sottosegretario di accogliere questa mia richiesta.

ROBERTI. Mi rendo conto della preoccupazione, manifestata da alcuni colleghi nei confronti della proposta dell'onorevole Sabatini, per una eventuale soluzione in senso negativo per le categorie del lavoro di una questione che è ancora *sub judice*. Essendo sorte incertezze nell'applicazione di questa legge, è chiaro che anche io rimango perplesso sull'accettazione di un emendamento che non sia tassativo. Ciò nonostante, credo che, se non vogliamo creare uno stato di confusione, non possiamo non fare in questa legge un riferimento alla legge n. 1369, per non correre il rischio, domani, in sede di applicazione della legge, di trovarci di fronte a due sistemi giuridici che sono in contrasto tra loro per regolare lo stesso rapporto. Perché l'interprete di domani e anche le parti interessate si chiederanno quale dei due principi sia valido. Mi riservo di presentare un emendamento formale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Date le premesse di carattere giuridico che ho posto, non posso aderire alla proposta fatta dall'onorevole Roberti e, mi pare, anche dall'onorevole Mancini. Non credo sia necessario far riferimento alla legge n. 1369, perché qui si tratta di un presupposto di fatto diverso, non regolamentato e non disciplinato dalla legge precedente. La posizione degli assuntori non può essere prevista fra le ipotesi giuridiche regolate dalla legge del 1960. Credo che si possa andare avanti nell'intesa e nel presupposto implicito che questa è una nuova legge che disciplina quel tale tipo di contratto di lavoro quale è previsto dallo stesso Codice civile.

In via subordinata, potrei accettare la tesi del richiamo alla legge n. 1369, purché questa in discussione si riconosca come eccezione esplicita alle norme previste nella stessa legge del 1960, di cui questa dovrebbe costituire implicitamente una riforma sostanziale...

ROBERTI. Una *reformatio in peius*.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non lo è: si tratta di andare incontro alla categoria che accetta le attuali proposte pur di evitare per l'avvenire assoluta mancanza di una legge.

ROBERTI. In questo modo, invece, si negano le loro esigenze!

PRESIDENTE. Onorevole Roberti, sarebbe d'accordo su una formula introduttiva di questo tenore: « Ferme restando le disposizioni di cui alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369 »?

ROBERTI. Vorrei che questa legge che stiamo discutendo non fosse interpretata come una abrogazione tacita del principio stabilito nella legge del 1960. Quando una legge successiva è in antitesi con una legge precedente e sancisce un principio giuridico contrastante con quello precedente, può sorgere il dubbio che il principio precedente sia stato abrogato.

Si potrebbe dire: « Ferme restando le norme e i principi della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, relativi al divieto di intermediari nelle prestazioni di lavoro ». Poi si passa alla parte normativa.

MALFATTI FRANCESCO. Una formula potrebbe essere questa: « Ferme restando le norme e i principi della legge 23 ottobre 1960, n. 1369 relativi al divieto di intermediari, le assuntorie di stazioni di fermata e di passaggio a livello sono regolate dalle norme seguenti ».

RUSSO SPENA. Io direi: « Fermo restando il divieto di intermediazione e di interposizione nelle prestazioni di lavoro... ».

ROBERTI. Insisto nella formula: « Ferme restando le norme e i principi di cui alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369... ».

PRESIDENTE. L'onorevole Colasanto propone quest'altro emendamento, come articolo aggiuntivo, che andrebbe premesso al testo: « Ferme restando le norme della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, le assuntorie di stazioni di fermata e di passaggi a livello sono regolate dalle norme seguenti ».

ROBERTI. Io ci metterei anche « i principi », ma non voglio farne una questione drammatica.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo proposto dal deputato Colasanto, di cui do nuovamente lettura:

« Ferme restando le norme della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, le assuntorie di stazione, di fermata e di passaggio a livello sono regolate dalle norme seguenti ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 1.

Do lettura del testo del disegno di legge:

« Le assuntorie di stazione, di fermata e di passaggi a livello nelle ferrovie e tranvie esercitate dall'industria privata devono essere preventivamente autorizzate dal Ministero



dei trasporti e dell'aviazione civile (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) e possono comprendere i servizi di biglietteria, di ricevimento e spedizione delle merci, di pulizia, custodia e sorveglianza dei locali, impianti e piazzali, di custodia dei beni aziendali, delle merci e valori e del materiale rotabile che si trovi nella stazione o fermata.

L'assuntoria di stazione o fermata può anche comprendere il servizio di manovra, sorveglianza e custodia dei passaggi a livello ad essa contigui.

Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento ed alla circolazione dei treni tranne che si tratti di coadiuvare gli agenti che ne siano responsabili e nei casi previsti dal regolamento aziendale di esercizio, che i titolari delle assuntorie sono tenuti a conoscere.

Le norme della presente legge si applicano anche alle assuntorie degli scali dei servizi della navigazione interna ».

Il Comitato propone di sostituire il terzo comma con il seguente altro:

« Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento ed alla circolazione dei treni tranne che si tratti di coadiuvare, in circostanze straordinarie e imprevedute e dietro richiesta della direzione di esercizio o del dirigente unico, gli agenti che ne siano responsabili ».

ABENANTE. Desidero prima di tutto ribadire il fatto che il testo elaborato dal Comitato ristretto è stato approvato senza il voto favorevole della minoranza che si riservò pertanto in sede di Commissione plenaria di ripresentare taluni emendamenti.

Sull'articolo 1, ad esempio, prima ancora che si giungesse al Comitato ristretto il collega Marchesi ed altri avevano presentato al comma primo un emendamento, inteso ad aggiungere, dopo le parole: « dall'industria privata », le altre: « ...sempre che tale sistema sia già in atto alla data di entrata in vigore della presente legge ».

Questo emendamento tende ad evitare che si possa estendere ulteriormente questa forma contrattuale che noi consideriamo anomala ed atipica e che vogliamo regolamentare. Sciogliendo ora la riserva fatta, ripresentiamo detto emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Abenante, bene o male e sia pure a maggioranza ci troviamo ora di fronte ad un testo elaborato dal Comitato ristretto. Non contesto ovviamente a nes-

suno il diritto di presentare emendamenti in Commissione, ma se apriamo la stura ad incisi di emendamenti ricominciamo tutto daccapo vanificando il lavoro del Comitato ristretto.

ABENANTE. Noi non abbiamo nessuna intenzione di svolgere opera defatigatoria, questo sia ben chiaro; la verità è che abbiamo alcuni punti che consideriamo del tutto irrinunciabili e tra essi l'evitare che il sistema delle assuntorie si estenda dopo l'entrata in vigore della legge. Finché vi era quanto meno il dubbio che i contratti delle assuntorie rientrassero tra quelli previsti dalla legge del 1960 le Organizzazioni aziendali incontravano una certa remora ma ora che la cosa non sarà più dubbia esse certamente cercheranno di allargare la « platea » delle assuntorie.

ROBERTI. Anche io sono favorevole a questo emendamento perché rende meno mostruosa la legge che stiamo per approvare, facendola considerare quasi come una legge transitoria fatta per regolare un fenomeno anomalo che se pure oggi esiste si spera che in futuro possa cessare.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Se mi è consentito, vorrei sollevare una questione procedurale. La Commissione diede pieno mandato al Comitato ristretto di predisporre un testo che fosse sottoposto all'approvazione della stessa Commissione in sede plenaria. In quel Comitato tutti i partiti presenti alla Camera erano rappresentati e alla fine si giunse alla formulazione del testo che oggi stiamo esaminando. Ora — e lo ha rilevato anche il nostro Presidente — se volessimo rivedere nuovamente tutti gli articoli, si correrebbe senz'altro il rischio di far naufragare il provvedimento perché ci imbarcheremmo in tante e tali discussioni che ci impedirebbero certamente di giungere ad una conclusione, mentre eravamo tutti d'accordo di compiere ogni sforzo per approvare una legge che finalmente definisce in qualche modo questa situazione penosa degli assuntori.

Ciò premesso, debbo ripetere qui quanto ho già detto in altre occasioni e anche in sede di Comitato ristretto: non posso accettare l'emendamento perché questo significherebbe porre un blocco alle assuntorie. Il ministero dei trasporti non si può precludere in senso assoluto la possibilità di istituire altre assuntorie che per motivi fondati (economici o tecnici) si rendessero necessarie. Inoltre, se scartassimo questa possibilità di istituire nuove assuntorie per le ferrovie concesse, mentre permangono quelle dello Stato, creeremmo

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

una situazione di imbarazzo e una ingiustificata contraddizione tra i due sistemi ferroviari.

Pertanto, prego i colleghi proponenti di non insistere su questo punto, altrimenti sarei costretto a chiedere la rimessione del provvedimento in Aula.

ABENANTE. Non afferro, francamente, il senso di questa minacciata richiesta per la presentazione di un emendamento. Che direbbe l'onorevole Sottosegretario se noi facessimo altrettanto su una proposta qualsiasi del Governo o della maggioranza che non si soddisfacesse?

MALFATTI FRANCESCO. Queste questioni sono state sollevate in sede di Comitato ristretto, dove non si è arrivati ad un giudizio unanime: si è avuta una maggioranza ed una minoranza. Ora, noi riproponiamo in questa sede quelle questioni sulle quali la minoranza non ha votato come la maggioranza.

PRESIDENTE. Ma il suo emendamento non è compreso fra quelli esaminati dal Comitato ristretto.

MALFATTI FRANCESCO. Mi spiace doverle dire che è in errore. È proprio il primo degli emendamenti. In questa sede è stato ridotto a pochissime parole, ma è lo stesso che è stato proposto in sede di Comitato ristretto, e che del resto riproduce la proposta Guadalupi.

Entrando nel merito, onorevole Mannironi, devo dirle che lei l'altra volta si è servito di un argomento che poteva avere un certo effetto. Lei in sostanza ha detto che era costretto a chiedere la sospensiva per quegli emendamenti che comportassero una maggiore spesa e la conseguente loro trasmissione alla V Commissione Bilancio. Ma questo emendamento non solo non comporta maggiore spesa ma addirittura restringe la spesa! Siamo tutti convinti che la proposta di legge al nostro esame tende a sanare una situazione: e allora saniamo la situazione esistente e non andiamo oltre! Fra l'altro, abbiamo discusso sulla pregiudiziale e abbiamo finito per accettarla: ora non vogliamo essere conseguenti? Se accettiamo la pregiudiziale, dobbiamo accettare il carattere di questa legge, che è di sanatoria: dobbiamo sanare ciò che esiste già e non peggiorare la situazione creando nuove assuntorie. Quindi è un emendamento che non comporta maggiori spese ed è conseguente alla norma che abbiamo approvato all'articolo 1.

Poi v'è una ragione di carattere etico. Il regime delle assuntorie non dev'essere esteso, anzi deve essere abrogato. Mi sembra strana

quindi la posizione del Governo, che vuol mantenere il testo proprio per dare la possibilità di allargare il sistema! Ma il sistema dev'essere bloccato, avendone, in prospettiva, l'abolizione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La posizione che il Governo è costretto ad assumere su questo punto è determinata dalle ragioni che andrò esponendo. Si va progressivamente procedendo verso una trasformazione radicale di tutti gli impianti ferroviari. Potranno presto essere istituiti — ad esempio — posti di dirigenza telecomandati, che azioneranno il movimento dei treni da un solo centro per lunghi tratti di linea. Ragion per cui, in moltissimi posti, le stazioni classiche oggi esistenti, con capostazioni, sottocapi ed altro personale, saranno praticamente trasformate, perché basterà che la stazione sia presenziata da una sola persona. Tutto questo si fa non solo per regolare meglio la circolazione dei treni, ma anche per ottenere una economia di personale, con aumento della sua produttività e destinandolo ad altre mansioni più utili e necessarie. Se ponessimo un blocco al numero delle assuntorie, ci precluderemmo la possibilità di addivenire alle trasformazioni di cui ho parlato.

MALFATTI FRANCESCO. Il progresso tecnico è in contraddizione con l'estensione del regime delle assuntorie.

DI MAURO LUIGI. È stato affermato che il nostro gruppo, in sede di Comitato ristretto, non avrebbe sollevato la questione che riguarda l'emendamento in questione. Noi l'abbiamo sollevata e vi abbiamo insistito, ma la maggioranza della Commissione ha deciso in senso contrario, per cui il nostro gruppo si è riservato di sottoporre nuovamente l'emendamento alla Commissione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'emendamento fu presentato e discusso, ma fu anche respinto.

ROBERTI. Voterò a favore dell'emendamento anche e soprattutto perché esso tende a rendere transitoria la materia e anzi in via di soluzione, nel senso di una sua abrogazione, perché l'eliminazione degli appalti di lavoro e degli appalti di mano d'opera rientra nei nostri principi fondamentali. Questo è il filone della nostra legislazione in questa materia, e quindi mi pare che tutte le norme che si informano a questo principio meritino l'approvazione del Parlamento.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Nonostante che nel Comitato ristretto mi fossi espresso in modo alquanto diverso, debbo ritirare quel che dissi e dopo più maturo esame, aggiungo che, se accettassimo i principi, enunciati dai colleghi comunisti, finiremmo con l'ostacolare il progresso tecnico e la estensione dell'automazione in tutti i campi. Laddove il progresso tecnico avanza, si tende sempre a diminuire le prestazioni di mano d'opera. Pensiamo, onorevoli colleghi, che attraverso la ripetizione dei segnali sui locomotori, attraverso meccanismi elettronici che possono fermare e mettere in marcia automaticamente i locomotori, attraverso forme analoghe a quelle del dirigente unico, andiamo verso sistemi di automazione anche nel comando dei treni.

Ora a questo punto non possiamo tenere impiegata della gente con l'obbligo di far niente. Mi pare quindi che si possa procedere tranquillamente in questa direzione. Inutile aggiungere che voterò contro l'emendamento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo alla votazione, che sarà per divisione.

Metto, innanzitutto, in votazione la prima parte del primo comma fino alle parole: « dell'industria privata ».

*(È approvato).*

Metto ora in votazione l'emendamento Abenante ed altri, di cui ho già dato lettura, inteso ad aggiungere, a questo punto, le parole: « sempre che tale sistema sia già in atto alla data di entrata in vigore della presente legge ».

*(Non è approvato).*

Metto ora in votazione il resto del primo comma dell'articolo 1.

*(È approvato).*

Al secondo comma non vi sono emendamenti. Lo metto in votazione.

*(È approvato).*

Metto ora in votazione il comma sostitutivo del terzo comma, proposto dal Comitato ristretto:

« Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento ed alla circolazione dei treni tranne che si tratti di coadiuvare in circostanze straordinarie e impreviste e dietro richiesta della direzione di esercizio o del dirigente unico, gli agenti che ne siano responsabili ».

*(È approvato).*

Metto ora in votazione il quarto comma per il quale non vi sono emendamenti.

*(È approvato).*

Metto ora in votazione l'articolo 1 nel suo complesso, articolo che, in base agli emendamenti già approvati, risulta così formulato:

#### ART. 1.

« Le assuntorie di stazione, di fermata e di passaggi a livello nelle ferrovie e tranvie esercitate dall'industria privata devono essere preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) e possono comprendere i servizi di biglietteria, di ricevimento e spedizione delle merci, di pulizia, custodia e sorveglianza dei locali, impianti e piazzali, di custodia dei beni aziendali, delle merci e valori e del materiale rotabile che si trovi nella stazione o fermata.

L'assuntoria di stazione o fermata può anche comprendere il servizio di manovra, di sorveglianza e di custodia dei passaggi a livello ad essa contigui.

Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento ed alla circolazione dei treni tranne che si tratti di coadiuvare, in circostanze straordinarie impreviste e dietro richiesta della direzione di esercizio o del dirigente unico, gli agenti che ne siano responsabili.

Le norme della presente legge si applicano anche alle assuntorie degli scali dei servizi della navigazione interna ».

*(È approvato).*

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

« In relazione al movimento giornaliero dei treni in fermata, le assuntorie di stazione o fermata si distinguono in cinque categorie:

- a) la prima con un numero di treni in fermata superiore a 60;
- b) la seconda con un numero di treni in fermata compreso tra 60 e 40;
- c) la terza con un numero di treni in fermata compreso tra 39 e 25;
- d) la quarta con un numero di treni in fermata compreso tra 24 e 11;
- e) la quinta con un numero di treni in fermata inferiore a 11.

Tale classificazione ha luogo sulla base della media giornaliera dei treni che siano risultati in fermata nel precedente anno solare.

Per il computo della media di cui al presente articolo si tiene conto anche dei treni festivi, stagionali, straordinari e merci.

Anche le assuntorie di passaggi a livello si distinguono in cinque categorie in relazione al numero dei treni in transito e secondo i criteri indicati nei comma precedenti ».

Il Comitato ristretto propone di sostituire il primo e secondo comma con i seguenti altri:

« Le assuntorie di stazione o fermata si distinguono in quattro categorie: *A*, *B*, *C* e *D*.

La classificazione ha luogo con decreto del Ministro dei trasporti e della aviazione civile sulla base della media giornaliera dei treni che siano risultati in fermata nel precedente anno solare e della entità delle altre eventuali prestazioni di servizio ».

Il Comitato ristretto propone anche di emendare l'ultimo comma con la sostituzione delle parole: « cinque categorie », con le altre: « quattro categorie »; infine, sempre all'ultimo comma, il Comitato ristretto propone di aggiungere, dopo le parole: « i criteri », le altre: « e le modalità ».

Non essendovi osservazioni, né altri emendamenti, metto in votazione l'emendamento sostitutivo del primo e secondo comma del Comitato ristretto.

(*È approvato*).

Il terzo comma resta fermo nel testo del disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

Lo metto in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'ultimo comma. Metto in votazione la sostituzione delle parole: « cinque categorie », con le altre: « quattro categorie »;

(*È approvato*).

e l'aggiunta, dopo le parole: « i criteri », delle altre: « e le modalità ».

(*È approvata*).

Metto in votazione l'articolo 2, che, modificato secondo gli emendamenti già approvati, risulta così formulato:

#### ART. 2.

« Le assuntorie di stazione o fermata si distinguono in quattro categorie: *A*, *B*, *C* e *D*.

La classificazione ha luogo con decreto del Ministro dei trasporti e della aviazione civile

sulla base della media giornaliera dei treni che siano risultati in fermata nel precedente anno solare e della entità delle altre eventuali prestazioni di servizio.

Per il computo della media di cui al precedente articolo si tiene conto anche dei treni festivi, stagionali, straordinari e merci.

Anche le assuntorie di passaggio a livello si distinguono in quattro categorie in relazione al numero dei treni in transito e secondo i criteri e modalità indicati nei commi precedenti ».

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 3. Ne do lettura:

« È demandato all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente per territorio di stabilire, sentita l'azienda, se e quanti coadiutori debba avere alle sue dipendenze il titolare di una assuntoria di stazione o fermata, tenuto conto delle prestazioni complessivamente necessarie per il funzionamento della assuntoria ed avuto riguardo, per i coadiutori, alle norme comuni vigenti in materia di orario di lavoro.

Con il consenso della direzione aziendale di esercizio, tali coadiutori possono essere anche persone di famiglia dell'assuntore.

I coadiutori debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 4 sono prescritti per gli assuntori ed è in facoltà dell'azienda chiederne la sostituzione quando divengano fisicamente inadeguati, si dimostrino incapaci o negligenti, commettano irregolarità o tengano in servizio contegno inurbano e indecoroso.

L'assuntore è responsabile rispetto alla direzione di esercizio dell'operato dei coadiutori ».

Il Comitato ristretto propone, innanzitutto, di sostituire il primo comma col seguente altro:

« È demandato all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente per territorio, di stabilire, sentita l'azienda e le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, se e quanti coadiutori debba avere alle sue dipendenze il titolare di una assuntoria di stazione o fermata, tenuto conto delle prestazioni complessivamente necessarie per il funzionamento della assuntoria ed avuto riguardo, per i coadiutori a quanto disposto dalla presente legge per i riposi e le ferie ».

Sempre il Comitato ristretto, poi, propone la soppressione del secondo comma e la sostituzione del terzo comma con il seguente altro:

« I coadiutori che saranno assunti col consenso dell'azienda e possono essere persone di famiglia dell'assuntore, debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 4 sono prescritti per gli assuntori. Essi devono essere sostituiti, anche dietro richiesta dell'Azienda, quando divengano fisicamente inidonei, si dimostrino incapaci e commettano irregolarità o negligenze gravi ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Io propongo una modifica al primo comma del Comitato ristretto, che può considerarsi formale più che sostanziale. A un certo punto è detto: « sentita l'azienda e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ». Io mi opposi decisamente al punto in cui si fa cenno alle organizzazioni sindacali e mantengo la mia opposizione. Ma se la Commissione dovesse persistere in quel concetto, proporrei di sostituire alle parole: « organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative » le altre: « organizzazioni sindacali di categoria ».

Questo semplifica molto la questione, perché si tratta di rapporti aziendali non di carattere nazionale e collettivo. Per di più in altri articoli, per esempio nel secondo comma, si usa la dicitura che ho ora indicato.

SABATINI. È implicito che saranno le organizzazioni di categoria, ma occorre stabilire un criterio che non sia difforme da quello stabilito in tutta la legge.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Nelle singole aziende la situazione può essere del tutto diversa.

ROBERTI. Mi pare che l'onorevole Sottosegretario dica che nella specie, siccome si fa riferimento alle singole organizzazioni aziendali, il « più rappresentative » riguarda le singole aziende e deve intendersi in senso generale. Io toglierei « maggiormente rappresentative » e direi soltanto « le organizzazioni sindacali ». Se un organismo può dimostrare una sua rappresentanza, ha diritto di essere sentito. Entriamo nel criterio generale della rappresentanza. Siccome non ci sono dei criteri giuridici per stabilire quali devono essere le organizzazioni più o meno rappresentative, bisogna sempre riferirsi alla realtà di fatto. Dicendo « le organizzazioni sindacali interessate » si rispecchia il criterio giuridico della rappresentanza e in secondo luogo il principio di fatto.

DI MAURO LUIGI. Nel passato si è sempre usata la formula « organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative » per due ragioni: la prima è che possono sorgere dei sindacati di comodo, nel senso che, essendo impegnata in una trattativa di questo genere, a un certo momento la stessa azienda può far nascere un proprio sindacato di comodo, anche con pochissimi iscritti, ma che diventa un'organizzazione sindacale, che deve essere consultata. Noi dobbiamo invece evitare il proliferarsi di queste organizzazioni sindacali e di comodo.

La seconda questione: quando si dice « maggiormente rappresentativi » si intende la dizione nel senso che si vogliono evitare elementi di discriminazione che purtroppo spesso si sono verificati. A me sembra perciò che la formulazione debba essere lasciata così come è anche perché ripete la formula che abbiamo usato in altre leggi in cui sono interessate le organizzazioni sindacali.

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione*. Questo quando si tratta di norme che regolano i sindacati in generale, ma nel caso specifico potrebbe essere chiamato un sindacato in ipotesi che non abbia neanche un iscritto.

DI MAURO LUIGI. Possiamo dire allora: i sindacati di categoria maggiormente rappresentativi.

SCALIA. Innanzi tutto vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che questo articolo prevede una facoltà dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione circa il numero dei dipendenti di ciascun coadiutore. Non si tratta quindi di una funzione specifica aziendale, non è insomma materia che riguardi un consiglio di amministrazione che postula una rappresentanza correlata all'azienda. Trovo logico quindi che si parli di organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, intendendo con ciò una rappresentanza non a livello aziendale ma per lo meno provinciale. Ed è così, perché l'Ispettorato compartimentale si dovrà limitare ad approvare un contratto in cui si prevede che un certo coadiutore od assuntore abbia un certo numero di dipendenti, mentre per i casi singoli si dovranno seguire criteri obiettivi. Ed è proprio ciò che deve preoccupare, perché potrebbe accadere (come infatti è accaduto) che usando una diversa formula, cioè dando carattere di correlatività alle Organizzazioni chiamate ad esprimere il parere, la presenza di certi sindacati « gialli » creati dal datore di lavoro per motivi vari, potrebbe

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

rappresentare un elemento di grave preoccupazione.

Sono convinto perciò che la formula proposta nell'attuale testo sia da approvare senz'altro.

ROBERTI. Probabilmente, se la questione non fosse stata sollevata, mi sarei astenuto dalle considerazioni che mi accingo a fare. Ma poiché è stata sollevata debbo prima di tutto rifarmi a quanto detto inizialmente e cioè che la formula è macroscopicamente incostituzionale perché demanda alle Organizzazioni sindacali una regolamentazione che abbia efficacia per tutti gli appartenenti alla categoria partendo dalla preventiva esclusione di certe organizzazioni sindacali nei confronti di altre. Cioè con legge confermiamo un potere di rappresentanza nei confronti di tutti gli appartenenti ad una categoria, neppure alle organizzazioni sindacali di fatto esistenti ma a talune soltanto. Questo è evidente anche se mi limito soltanto a fare presenti questi motivi di incostituzionalità. Non è mia intenzione infatti condurre una battaglia su questo punto, né chiedere una preclusione, né un voto, né di interpellare il Presidente della Camera o provocare un parere della Commissione per gli affari costituzionali.

Se quindi lasciamo da parte tutto questo ed entriamo nell'ordine di idee di non approfondire questi difetti limitandoci a dire: « sentite l'azienda e le Organizzazioni sindacali di categoria », lasciando alla prassi quotidiana la valutazione di quelle esistenti per distinguere le vere dalle false, potrei anche aderire alla formulazione attuale. Ma ove, viceversa, si volesse affermare questo principio in una norma di legge, allora dovrei rifarmi a tutto quanto detto in precedenza nei termini già esposti.

SCALIA. Vorrei fornire un breve chiarimento in ordine alle considerazioni fatte dall'onorevole Roberti sugli articoli 3 e 6. Affrontiamo per prima cosa l'articolo 3. L'onorevole Roberti eccepisce in ordine alla costituzionalità di detto articolo. Mi sembra però che nella sua argomentazione vi sia un errore di base, almeno per quanto attiene l'articolo 3. Infatti, la facoltà di fissare il numero dei coadiutori e degli assuntori è demandata all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile. Nel caso specifico l'azienda e le Organizzazioni sindacali vengono soltanto « sentite »; ed è risaputo che l'Ispettorato della motorizzazione ha anche la facoltà di disattendere eventualmente i pareri espressi dalle Organizzazioni sindacali. Perciò mi sembra che tutte le preoccupazioni espresse, in

modo così drammatico, dall'onorevole Roberti non abbiano ragione di essere, almeno per quanto riguarda l'articolo 3. E passiamo all'articolo 6...

ROBERTI. Eh, non così! È comodo mangiare il carciofo una foglia per volta.

Allora io dico: per quanto attiene all'articolo 3, trovo che le obiezioni dell'onorevole Roberti sono prive di fondamento nel caso in esame. Noi abbiamo affidato la facoltà al solo Ispettorato di stabilire il numero dei coadiutori, aggiungendo: « sentita l'azienda e le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ». Ed è ovvio che l'Ispettorato della motorizzazione civile, dovendo emettere il suo parere col maggior numero di riferimenti concreti e obiettivi, non possa che rivolgersi da un lato all'azienda e dall'altro a quelle associazioni sindacali che, per avere la maggiore rappresentatività nella provincia, sono detentrici di una responsabilità che le porta ad esprimere un parere meditato e oggettivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Roberti ha proposto l'emendamento: « le Organizzazioni sindacali interessate », oppure: « le Organizzazioni sindacali di categoria ». Il Governo preferisce la dizione: « le Organizzazioni sindacali di categoria ».

DI MAURO LUIGI. Noi siamo per il testo del Comitato ristretto.

SCALIA. Non a caso è stata fatta distinzione tra l'articolo 3 e l'articolo 6; perché nel caso in specie non si tratta di una materia contrattuale. Quindi il termine « categoria », che si riferisce all'aspetto della contrattazione, in questo caso rappresenterebbe una superfluità e una limitazione, che non deve essere introdotta, per non frustrare lo spirito e la lettera della legge. Mentre mi pare molto acconcio che si parli di categoria laddove si affronta una materia che deve essere frutto di contrattazione. Perciò insisto nella formula: « Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ».

ROBERTI. Poiché siamo in sede deliberante, se tutta la discussione che qui si è svolta si riferisce esclusivamente all'articolo 3, nel senso che la norma di cui all'articolo 6 successivo, che dice: « detti canoni saranno determinati mediante accordi tra le associazioni sindacali di categoria », resta ferma e non modificata, gran parte delle questioni di ordine costituzionali da me prospettate vengono a cadere. Io mi preoccupavo che il definire qui le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative potesse poi costituire un pregiudizio ai fini dell'articolo 6. Se resta stabilito che non costituisce un pregiu-

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

dizio ai fini dell'articolo 6, non insisto nel mio emendamento.

SCALIA. Era mio compito affrontare distintamente le due questioni per far notare in sede di articolo 6 la differenza sostanziale che introduciamo. Mentre nell'ipotesi dell'articolo 3 parliamo di organismi maggiormente rappresentativi di carattere, diciamo, orizzontale, quando all'articolo 6 parliamo di materia attinente alle contrattazioni parliamo di struttura verticale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Io ero ben lontano dal pensare che la mia proposta potesse coinvolgere una questione di carattere costituzionale. Facevo e faccio una questione di carattere eminentemente pratico, perché la esperienza degli uffici prima di tutto e anche la mia, ha insegnato che, quando si usa la frase: « organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative », si dà luogo sempre a discussioni che complicano stranamente o inutilmente le vertenze. Mi sembra che, usando la formula più semplice di: « Organizzazioni sindacali di categoria », ogni questione possa essere superata e preclusa.

È vero che il contenuto degli articoli 3 e 6 è identico; però qui si tratta di adoperare o trovare una certa formula che sia la più espressiva e la più certa anche ai fini interpretativi. Ecco perché mi richiamo all'articolo 6 e dicevo che se in tale articolo si faceva richiamo alle Organizzazioni sindacali di categoria, un criterio di logicità richiede che anche nell'articolo 3 si usi la stessa frase. Ad ogni modo, mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Possiamo mettere ai voti l'articolo 3 nel testo proposto dal Comitato ristretto!

DI MAURO LUIGI. Ma c'è la questione del terzo comma proposto dal Comitato ristretto:

« I coadiutori che saranno assunti col consenso dell'azienda e possono essere persone di famiglia dell'assuntore, debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 4 sono prescritti per gli assuntori. Essi devono essere sostituiti, anche dietro richiesta dell'Azienda, quando divengano fisicamente inidonei, si dimostrino incapaci e commettano irregolarità o negligenze gravi ».

PRESIDENTE. Allora procediamo per divisione. Cominciamo a mettere in votazione il primo comma nel testo del Comitato ristretto:

« È demandato all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei tra-

sporti in concessione competente per territorio, di stabilire, sentite l'azienda e le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, se e quanti coadiutori debba avere alle sue dipendenze il titolare di una assuntoria di stazione o fermata, tenuto conto delle prestazioni complessivamente necessarie per il funzionamento della assuntoria ed avuto riguardo, per i coadiutori a quanto disposto dalla presente legge per i riposi e le ferie ».

(È approvato).

Metto ora in votazione il mantenimento del secondo comma di cui il Comitato ristretto propone, invece, la soppressione.

(Non è approvato).

Ed eccoci al terzo comma, del cui testo del Comitato ristretto do nuovamente lettura:

« I coadiutori che saranno assunti col consenso dell'azienda e possono essere persone di famiglia dell'assuntore, debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 4 sono prescritti per gli assuntori. Essi devono essere sostituiti, anche dietro richiesta dell'Azienda, quando divengano fisicamente inidonei, si dimostrino incapaci e commettano irregolarità o negligenze gravi ».

DI MAURO LUIGI. C'è la questione riguardante le parole: « con consenso dell'azienda e possono essere persone di famiglia dell'assuntore ». Noi abbiamo sostenuto e sosteniamo anche con nostri emendamenti che non occorre il consenso dell'azienda, perché la responsabilità ricade sull'assuntore e ne risponde lui nei confronti dell'azienda. Difatti nell'ultima parte dell'articolo si precisa che i coadiutori devono avere nei confronti dell'azienda gli stessi doveri degli assuntori. Non c'è quindi assolutamente bisogno di mettere la clausola « col consenso dell'azienda » e propongo la soppressione dell'espressione di cui sopra.

MANCINI ANTONIO. Il Comitato ristretto ha avuto un certo mandato e ha preso anche certi accordi. In sede di Comitato ristretto praticamente si convenne che solo alcune questioni sarebbero state risollevate in sede di Commissione, e questa non è tra quelle questioni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Di Mauro e Abenante, al comma sostitutivo del Comitato ristretto, emendamento sostitutivo dell'inciso: « che saranno assunti con il consenso dell'azienda e possono essere persone di famiglia dell'assuntore ».

(Non è approvato).

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

Pongo in votazione il comma sostitutivo proposto dal Comitato ristretto.

(È approvato).

Sul quarto ed ultimo comma non vi sono osservazioni. Li pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo infine in votazione l'articolo 3 nel suo complesso, così come risulta modificato dagli emendamenti approvati:

#### ART. 3.

« È demandato all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente per territorio di stabilire, sentite l'azienda e le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, se e quanti coadiutori debba avere alle sue dipendenze il titolare di una assuntoria di stazione o fermata, tenuto conto delle prestazioni complessivamente necessarie per il funzionamento della assuntoria ed avuto riguardo, per i coadiutori, a quanto disposto dalla presente legge per i riposi e le ferie.

I coadiutori che saranno assunti col consenso dell'azienda e possono essere persone di famiglia dell'assuntore, debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 4 sono prescritti per gli assuntori. Essi devono essere sostituiti, anche dietro richiesta dell'Azienda, quando divengano fisicamente inidonei, si dimostrino incapaci e commettano irregolarità o negligenze gravi.

L'assuntore è responsabile rispetto alla direzione di esercizio dell'operato dei coadiutori ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4. Ne do lettura:

« L'aspirante ad una assuntoria, oltre a possedere i requisiti della maggiore età, della buona condotta morale e civile ed essere dotato di sana e robusta costituzione fisica, deve avere i requisiti fisici necessari per il disimpegno dei servizi a lui affidati in applicazione delle disposizioni emanate con la presente legge.

Ferme restando le condizioni di cui al precedente comma, costituisce titolo di precedenza per la concessione di una assuntoria la qualità di ex agente dell'azienda presso la quale è da istituire l'assuntoria stessa ».

Il Comitato ristretto propone di lasciarlo invariato. L'onorevole Marchesi, invece, propone di aggiungere, dopo il primo comma, il

seguito altro: « L'idoneità fisica va giudicata in relazione alle tecniche sanitarie in uso al momento dell'assunzione in servizio ».

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Sono contrario a questo emendamento perché non è giusto opporsi al progresso della tecnica. Via via che i treni diventano più veloci e via via che la tecnica appronta strumenti più perfezionati per l'esame della vista, è necessario adeguarsi alle nuove realtà. Anche perché qui non si tratta di cose più o meno teoriche od astratte, ma sicurezza dell'esercizio e della incolumità dei viaggiatori oltre che dello stesso personale dei treni.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. A nome del Governo mi associo alle considerazioni del Relatore nel respingere questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 4 del disegno di legge al quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Pongo in votazione il comma aggiuntivo Marchesi, fatto proprio dall'onorevole Abe-nante e sul quale sia il Relatore che il rappresentante del Governo hanno espresso parere contrario.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il secondo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'intero articolo 4 del disegno di legge di cui ho dato prima lettura:

#### ART. 4.

« L'aspirante ad una assuntoria, oltre a possedere i requisiti della maggiore età, della buona condotta morale e civile ed essere dotato di sana e robusta costituzione fisica, deve avere i requisiti fisici necessari per il disimpegno dei servizi a lui affidati in applicazione delle disposizioni emanate con la presente legge.

Ferme restando le condizioni di cui al precedente comma, costituisce titolo di precedenza per la concessione di una assuntoria la qualità di ex agente dell'azienda presso la quale è da istituire l'assuntoria stessa ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5. Ne do lettura:

« La concessione di una assuntoria ha luogo per contratto di durata annuale, con rinnovo tacito se non disdettato entro tre mesi dalla scadenza.



A garanzia dei valori e del denaro dei quali abbia il maneggio, l'assuntore è tenuto a prestare cauzione in denaro, da depositare nelle mani del direttore di esercizio.

È in facoltà dell'azienda di consentire che il deposito della cauzione abbia luogo mediante trattenute mensili sul canone di assuntoria, purché l'importo della cauzione risulti interamente versato entro il termine massimo di un anno.

La cauzione è restituita quando, venuto a cessare il contratto di assuntoria, siano stati definiti tutti i rapporti tra l'azienda e l'assuntore.

L'azienda ha facoltà di rivalersi sulla cauzione dei propri crediti verso l'assuntore, nonché dei danni che per sua colpa abbia subito ».

Il Comitato ristretto propone di modificare il primo comma, elevando a tre anni la durata del contratto di assuntoria.

Il Comitato ristretto propone anche di elevare a tre anni il termine di un anno, di cui al terzo comma.

Gli onorevoli Abenante e Marchesi, a loro volta, propongono di sostituire il primo comma con il seguente: « La concessione di una assuntoria ha luogo per contratto a tempo indeterminato ».

Io, invece, che sono favorevole all'emendamento del Comitato ristretto al primo comma, propongo, a mia volta, di sostituire le parole finali del comma: « entro tre mesi dalla scadenza », con le altre: « almeno tre mesi prima della scadenza ».

ABENANTE. Il nostro emendamento trova già una parziale conferma nella proposta del Comitato ristretto di dare ai contratti una durata triennale. Ma questa durata è da considerare sempre insufficiente. Del resto osserviamo che nell'articolo 10 (che in sede di coordinamento diventerà articolo 11), è concessa tutta una serie di facoltà alle aziende per ottenere l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria. Ora, se le aziende sono tutelate così ampiamente, non è giusto far vivere i prestatori d'opera in un perpetuo stato di ansietà che si rinnova ogni tre anni, alla mercè della direzione aziendale.

ROBERTI. Anche io mi dichiaro favorevole all'emendamento. Oltre ai motivi elencati dall'onorevole Abenante, è noto che il contratto a termine tende ad essere eliminato da tutta la nostra legislazione fondamentale. Nel Codice civile, ad esempio, vi è un atteggiamento contrario a questo tipo di contrattazione, anche se talune condizioni poste dal

Codice sono state violate dalla prassi. Lo stesso orientamento negativo è stato espresso dalla Commissione d'indagine sulle condizioni dei lavoratori, che ha posto in chiara evidenza gli inconvenienti conseguenti all'applicazione dei contratti a termine.

PRESIDENTE. Accantoniamo momentaneamente questo problema e passiamo all'emendamento testé proposto dagli onorevoli Marchesi e Abenante, al quarto comma di questo articolo 5, dopo le parole: « la cauzione è restituita », aggiungere, le altre: « con gli interessi legali maturati ».

MANCINI ANTONIO. Io sarei d'accordo sulla sostanza, ma non sulla dizione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Metto, innanzitutto, in votazione l'emendamento sostitutivo dell'intero primo comma degli onorevoli Abenante e Marchesi:

« La concessione di una assuntoria ha luogo per contratto a tempo indeterminato ».

(*Non è approvato*).

Metto in votazione l'emendamento del Comitato ristretto al primo comma, inteso a sostituire le parole: « durata annuale », con le altre: « durata triennale »;

(*È approvato*).

e, quindi, il mio emendamento, che sostituisce le parole finali: « entro tre mesi dalla scadenza », con le altre: « almeno tre mesi prima della scadenza ».

(*È approvato*).

Metto ora in votazione la sostituzione, al terzo comma, delle parole: « un anno », con le altre: « tre anni ».

(*È approvata*).

Gli onorevoli Marchesi e Abenante insistono nella loro proposta di aggiungere, al quarto comma, dopo le parole: « è restituita », le altre: « con gli interessi legali maturati ».

Insistono i proponenti?

ABENANTE. Sì.

ROBERTI. Io sono favorevole.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo degli onorevoli Marchesi e Abenante.

(*Non è approvato*).

---

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 10 APRILE 1964

---

Non essendovi altri emendamenti, pongo in votazione l'intero articolo 5, come risulta modificato dagli emendamenti approvati:

ART. 5.

« La concessione di una assuntoria ha luogo per contratto di durata triennale, con rinnovo tacito se non disdettato almeno tre mesi prima della scadenza.

A garanzia dei valori e del denaro dei quali abbia il maneggio, l'assuntore è tenuto a prestare cauzione in denaro, da depositare nelle mani del direttore di esercizio.

È in facoltà dell'azienda di consentire che il deposito della cauzione abbia luogo mediante trattenute mensili sul canone di assuntoria, purché l'importo della cauzione risulti interamente versato entro il termine massimo di tre anni.

La cauzione è restituita quando, venuto a cessare il contratto di assuntoria, siano stati

definiti tutti i rapporti tra l'azienda e l'assuntore.

L'azienda ha facoltà di rivalersi sulla cauzione dei propri crediti verso l'assuntore, nonché dei danni che per sua colpa abbia subito ».

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviata ad altra seduta.

**La seduta termina alle 12,05.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI